

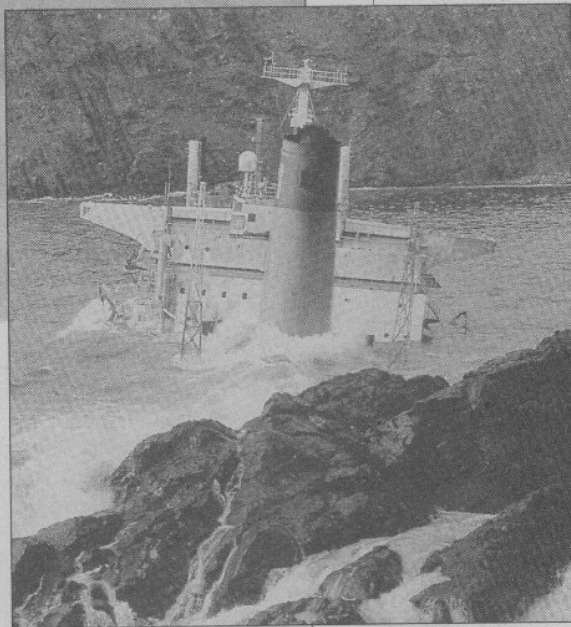
ISOLE SHETLAND

Dopo il disastro della petroliera Braer che ha inquinato per sempre le coste di uno dei mari più belli del mondo prende corpo un'ipotesi agghiacciante formulata dal più noto esorcista inglese

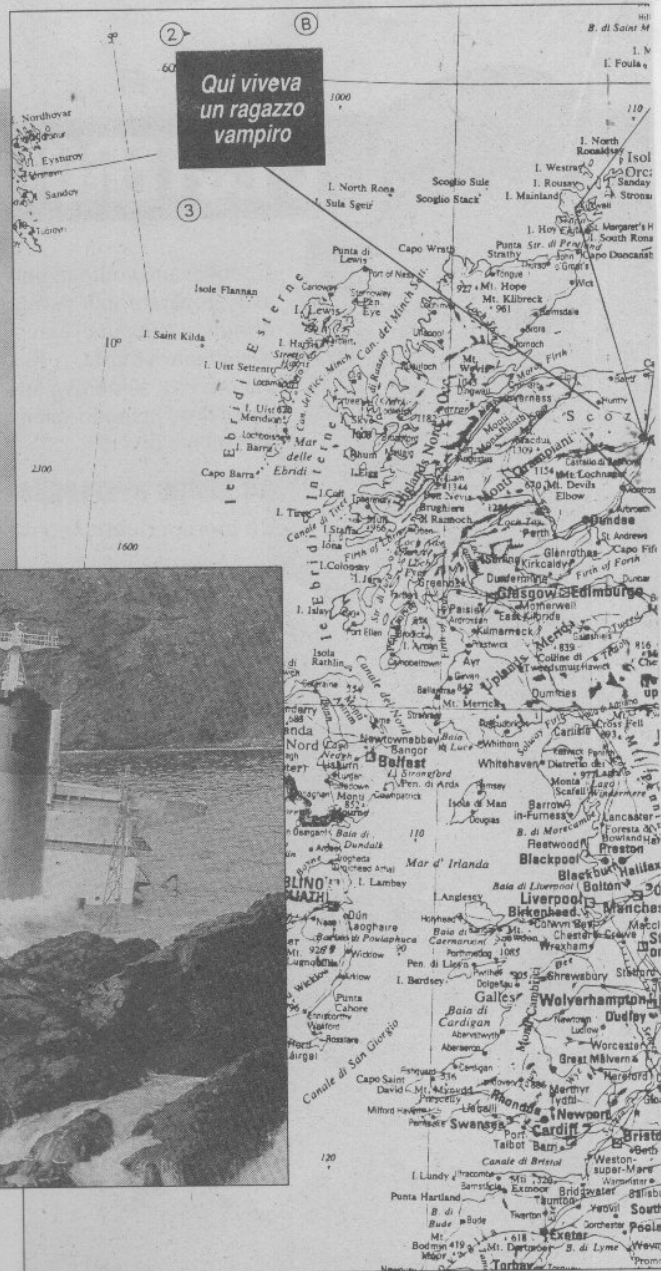
C'è un altro caso Bermude nel Mare del Nord

Gli elicotteri perdono quota,
i sottomarini scompaiono,
le petroliere s'incagliano,
circolano vampiri

LE SHETLAND come le Bermude? Non è escluso. Anche qui potrebbe esserci un "Triangolo del diavolo". Il disastro della petroliera Braer del 5 gennaio scorso non è il primo né l'unico ed è avvenuto nella stessa maniera inspiegabile di quelli che lo hanno preceduto.



• IL MARE NERO. L'incidente della Braer è solo l'ultimo della lista



IL TRIANGOLO DEL DIAVOLI

BREVI

Morso d'amicizia

UN BANCARIO di Torino si è trovato faccia a faccia con un mastino napoletano che voleva a tutti i costi fare la sua conoscenza. Il cane, però, non si è limitato a dargli un'anusatina e a pretendere qualche carezza. E' andato oltre. Con un morso gli ha azzannato i genitali. L'uomo attualmente si trova in ospedale in gravi condizioni, ma i medici sperano in una sua ripresa. La virilità infatti non è stata seriamente compromessa.

Nervi a fior di jodel

UNA COPPIETTA in viaggio di nozze ha scelto di fare una crociera di due settimane nei Caraibi. I due sposini erano sicuri che sarebbe stata una vacanza all'insegna del romanticismo e del riposo, invece è stata un vero incubo. A bordo con loro sulla nave c'erano infatti 500 appartenenti a un gruppo folcloristico svizzero che non facevano altro che ballare sul ponte e cantare jodel. Alla fine del viaggio, i giovani sposi hanno chiesto un risarcimento danni.

Premio per i donatori

NELLA CITTÀ di Amiens, in Francia, la popolazione non si è dimostrata molto disponibile alla donazione di sangue. Alcuni gestori di sale cinematografiche della zona hanno allora cercato di sensibilizzare la gente garantendo la visione gratuita di "Dracula", chi esibiva alla cassa la tessera di appartenenza all'Avis francese. Le iscrizioni sono subito salite.



L'esistenza di un Triangolo del diavolo nel tratto di mare compreso tra il porto scozzese di Aberdeen, le isole Orcadi e le Shetland è una certezza per il reverendo Donald Oman, noto esorcista inglese, autore del libro "La mia vita con il diavolo" (pubblicato recentemente in Inghilterra).

"C'è una forza misteriosa in quel tratto di mare - afferma Oman -, i sottomarini scompaiono, gli aerei precipitano, le petroliere si incagliano. Non può essere sempre per caso".

Tutti ricordiamo il disastro più recente, quello della petroliera liberiana Braer, spaccata sulle coste delle Shetland dopo che, inspiegabilmente, gli strumenti di bordo si erano bloccati improvvisamente, mandando la nave fuori rotta, direttamente contro gli scogli. I trentadue uomini dell'equipaggio, scampati al disastro, non sono stati in grado di spiegare completamente in quale modo si sia svolto l'incidente, che ha causato una catastrofe ecologica di immensa portata: migliaia di pesci e di uccelli uccisi nel raggio di decine di chilometri

dalla marea nera provocata dalle 80 mila tonnellate di greggio uscite senza più controllo dalle cisterne. Ma questo disastro è solo l'ultimo in ordine di tempo. Il mondo lo ha certamente ormai dimenticato, ma il più grave è avvenuto il 6 novembre dell'86, quando il pilota di un elicottero civile con 47 persone a bordo aveva perso improvvisamente il controllo sopra l'isola di Sumburg e il velivolo era precipitato. Solo due i superstiti, uno dei quali, Doug Dale, aveva raccontato di avere visto l'orribile scena dei corpi che galleggiavano sull'acqua tra i rottami. Nessuna avvisaglia del disastro fino a un attimo prima.

Andava tutto bene. Poi, istantaneamente, si era ritrovato in acqua.

Ancora più misterioso, se possibile, l'evento che si è verificato la mattina del 6 settembre 1991. Un sottomarino della Nato, il Potvis, con 67 militari a bordo, è scomparso da tutti gli schermi radar inglesi.

Data l'impossibilità di qualsiasi contatto radio, il ministero della Difesa di Londra aveva immediatamente inviato navi e aerei della Nato.

Si temeva addirittura un disastro nucleare, perché il Potvis era dotato di testate atomiche.

Le ricerche non avevano dato alcun esito, finché poche ore dopo, così com'era scomparso, il Potvis è riapparso e si è messo in contatto radio con la nave militare canadese Nipigon.

Nessuno dei membri dell'equipaggio si era accorto di nulla.

Non si è saputo mai perché era scomparso dagli schermi radar.

La misteriosa dinamica di questi inspiegabili incidenti è stata studiata dettagliatamente dal reverendo Donald Oman e

per lui la spiegazione è una sola: una forza malvagia che ha trasformato quella zona in un triangolo di morte, esattamente come alle Bermuda.

Oman respinge anche l'ipotesi che possa trattarsi di Ufo, avanzata da molti centri di ricerca londinesi. Non sarebbe la prima volta che oggetti volanti non identificati interferiscono nelle rotte degli aerei e delle navi: "Può essere successo altrove - spiega -, non lì. Ho raccolto una documentazione dettagliata che dimostra la presenza del maligno in quella zona da secoli".

Oman ha effettivamente preparato un volume in cui ha raccolto decine di testimonianze di fatti strani che sono accaduti sulle coste settentrionali della Scozia.

Durante le sue ricerche ha scoperto, per esempio, che Aberdeen nel '600 ospitava una congrega di streghe. Inoltre, Oman ha raccolto diverse testimonianze di persone che dichiarano di avere visto, sulle scogliere scozzesi quello che da queste parti chiamano "Burgest", un nano fantasma dall'aspetto ripugnante.

"Due anni fa - sostiene Oman -, il Burgest è stato visto aggirarsi sui monti a est di Aberdeen e, sempre in questa zona, ho potuto incontrare un ragazzo affetto da vampirismo.

"Quando l'ho esorcizzato, ho avvertito uno strano odore, lo stesso sgradevole lezzo dolciastro che si sente al largo delle Shetland".

Oman chiama questo effluvio "bava di Satana" ed è sicuro che denoti la presenza di una forza maligna, che spinge gli uomini alla distruzione. Ad ogni modo, il reverendo ha voluto compiere un rito di esorcismo su tutto il tratto di mare incriminato. Speriamo che serva a qualcosa.

OLO

UN ALTRO 'TRIANGOLO M

Nei Grandi Laghi, fra USA navi e aeroplani spariscono

Lo ha scoperto un giornalista americano che ha raccolto in un libro un sacco di storie misteriose. La Commissione Trasporti degli Stati Uniti - « Le Bermude - dice - sono solo un mito. Molte ipotesi: dal magnetismo all'intervento di misteriosi extraterrestri che

La Notte
NOSTRO SERVIZIO

CHICAGO, agosto

Il «triangolo delle Bermude» è una cosa da ridere. L'area dell'oceano Atlantico nella quale spariscono, senza sciar traccia, navi e aerei, è realtà è soltanto una «cosa» di un ben più misterioso poligono, una specie di romboide (ogni riferimento alla mitica del nuovo allenatore dell'Inter Bersellini è puramente casuale - ndr) all'interno del quale l'orrore è, e così dire, di casa.

E' la zona dei Grandi Laghi che, rispetto alle famigerate Bermude, presenta l'aggravante del fatto d'essere tutt'altro che distante dalla terraferma: qui, aerei, natanti, canotti e barchette sono a portata di sguardo dalle sponde e sparire nel nulla è effettivamente più difficile che in pieno oceano.

La tesi è sostenuta in un libro di Jack Gourley, giovane pilota e giornalista che fu

protagonista, tempo fa, di un curioso episodio di «spionaggio professionale»: fu trovato mentre, in cerca di notizie, frugava nella spazzatura di Henry Kissinger.

Sul retro della copertina del libro che si intitola «Il triangolo dei Grandi Laghi» si legge: «Centinaia di navi e di aerei, migliaia di anime sono andate perdute in terribili incontri con forze sconosciute... qui si trovano autentici racconti dell'orrore, che gelano la mente e inducono uno a pensare se anche lui, un giorno, potrebbe diventare vittima del triangolo dei Grandi Laghi».

Gourley non si spinge, in verità, così lontano: tanto per cominciare, dice non c'è un'entità geometrica che si possa definire «triangolo» nei Grandi Laghi, anche se questo è il titolo del libro. Lo ha pensato l'editore, dice, per sfruttare l'attrazione del best seller di Charles Berlitz sul «Bermuda Triangle».

Ma Gourley dice, al tempo stesso, che nei Grandi Laghi e

nel loro spazio aereo succedono fatti ben più enigmatici di quelli del triangolo di mare, assai più, delle Bermude.

Il volume contiene, resoconto dopo resoconto, incidenti occorsi ad aerei e a navi, finiti nel più grande complesso d'acqua del mondo, spesso senza che si sia trovato un solo tipo, o qualche rottame.

Le teorie sono svariate.

C'è chi pensa che i velivoli siano portati via, con i loro occupanti, dagli extraterrestri. I sostenitori di questa tesi sottolineano che la linea della deviazione magnetica zero, quella nella quale della bussola punta il vero nord, è la zona nella quale potrebbero verificarsi di navigazione i chi volanti: e — aggiungono — questa linea attraversa proprio i laghi, per di curvare verso sud-est, in direzione del Triangolo delle Bermude.

Gourley raccoglie que-

sta tesi, né accetta l'idea che i forti giacimenti di ferro dei laghi nord-occidentali possano trascinare in basso navi e aerei: confessa di non avere una sua spiegazione del mistero. La sua — dice — è soltanto la cronaca dei casi segnalati.

Il 16 agosto del 1965, il volo 389 dall'aeroporto La Guardia di New York all'aeroporto O'Hare di Chicago, sorvolava il lago Michigan. Il tempo era bello, il capitano Melville W. Towle vedeva già le luci della metropoli dell'Illinois e stava conversando con la torre di controllo, quando il suo aereo puntò dritto verso l'acqua. Morirono trenta persone.

Nel 1902, la «Bannockburn», una delle più belle navi dei Grandi Laghi, stava percorrendo il lago Superiore. Il capitano di una nave vicina la vedeva: disse al suo secondo di dare un'occhiata pure lui. Il secondo guardò, ma non vide nulla. La «Bannockburn» non c'era più. Non la vide più nessuno. Non

ne fu trovata traccia, furono mai trovate le persone a bordo.

Il 23 giugno 1950, il volo 2501 della Northwest, andata dal La Guardia a Seattle, nello Stato di Washington, sulla costa occidentale. Passò Battle Creek nel Michigan: nessuno ne seppe più nulla. Fu trovato solo il libro a bordo: galleggiava sul lago Michigan. Non si trovarono rottami. Morirono, in tutto, 58 persone.

Il 19 febbraio 1975, la «Emond Fitzgerald», la più grande nave in servizio sui laghi, attraversava il lago Superiore ed era in pieno contatto con la «Arthur M. Anderson», che la seguiva. Il capitano della «Anderson» Jesse B. Cooper, stava proprio guardando la «Fitz» (come veniva chiamata per brevità), quando ci fu una folata di nevischio. Quando la visibilità tornò, la «Fitz» non c'era più. Vennero trovati alcuni battellini di salvataggio e qualche scialuppa. Non fu trovato alcun corpo.

Gourley non si atteggia

TRIANGOLO MALEDETTO'

Grandi Laghi, fra USA e Canada aerei spariscono a dozzine

Un libro che ha raccolto in un libro un sacco di materiale dagli archivi della U.S. Navy. « Le Bermude - dice - sono solo una coda della zona del mistero »
Il presunto intervento di misteriosi extraterrestri che « catturano » uomini e donne

Un aereo succe-
più enigmatici
angolo di ma-
to, delle Ber-

Montiene, reso-
mento, inciden-
tari e a navi,
ande comples-
se del mondo,
che si sia tro-
vato, o qualche

no svariato.
ansa che i vel-
vertati via, con
anti, dagli ex-
I sostenitori
sottolineano
della deviazio-
za zero, quella
lago della bus-
al vero nord,
ella quale po-
ferire di na-
ghi volanti: e
to - questa li-
ssa proprio i
di curvare
est, in dire-
del Triangolo
ide.

accoglie que-

sta tesi, né accetta l'idea che i forti giacimenti di ferro dei laghi nord-occidentali possano trascinare in basso navi e aerei: confessa di non avere una sua spiegazione del mistero. La sua - dice - è soltanto la cronaca dei casi segnalati.

Il 16 agosto del 1965, il volo 389 dall'aeroporto La Guardia di New York all'aeroporto O'Hare di Chicago, sorvolava il lago Michigan. Il tempo era bello, il capitano Melville W. Towle vedeva già le luci della metropoli dell'Illinois e stava conversando con la torre di controllo, quando il suo aereo puntò diritto verso l'acqua. Morirono trenta persone.

Nel 1902, la « Bannockburn », una delle più belle navi dei Grandi Laghi, stava percorrendo il lago Superiore. Il capitano di una nave vicina la vedeva: disse al suo secondo di dare un'occhiata pure lui. Il secondo guardò, ma non vide nulla. La « Bannockburn » non c'era più. Non la vide più nessuno. Non

ne fu trovata traccia, né furono mai trovate le persone a bordo.

Il 23 giugno 1950, il volo 2501 della Northwest, andava dal La Guardia a Seattle, nello Stato di Washington, sulla costa occidentale. Passò su Battle Creek nel Michigan e nessuno ne seppe più nulla. Fu trovato solo il libro di bordo: galleggiava sul lago Michigan. Non si trovarono rottami. Morirono, in tutto, 58 persone.

Il 19 febbraio 1975, la « Edmund Fitzgerald », la più grande nave in servizio sui laghi, attraversava il lago Superiore ed era in pieno contatto con la « Arthur M. Anderson », che la seguiva. Il capitano della « Anderson », Jesse B. Cooper, stava proprio guardando la « Fitz » (come veniva chiamata per brevità), quando ci fu una folata di nevischio. Quando la visibilità tornò, la « Fitz » non c'era più. Vennero trovati alcuni battellini di salvataggio e qualche scialuppa. Non fu trovato alcun corpo.

Gourley non si atteggia a

esperto: dice di essere incapace negli enigmi dei Grandi Laghi mentre cercava, per un articolo di giornale, elementi sul Triangolo delle Bermude. Chiese ai funzionari della commissione nazionale dei trasporti quel che desiderava, e gli dissero « Dovreste scrivere invece un libro sui Grandi Laghi », e gli parlarono degli strani incidenti. L'autore del libro dice anche che tutti i suoi dati sono stati prelevati dagli archivi computerizzati dei governi americano e canadese.

« I tizi che studiano queste faccende sono veramente in gamba » dice Gourley. « Sono fra i migliori scienziati, i migliori meteorologi. Studiano per mesi e mesi e mesi. Poi arrivano in fondo all'elenco e si chiedono: qual è stata la causa? ».

Lo scrittore aggiunge:

« Ci sono decine di teorie, ma nessuna è migliore dell'altra. C'è un mucchio di cose delle quali non abbiamo conoscenza. Io non credo ai rapimenti extraterrestri e a cose del genere.

Non credo che siano gli "Ufo" a causare quegli incidenti, anche se non sono disposto a dire che non è vero ».

I Grandi Laghi si stendono attraverso un terzo degli Stati Uniti, nel nord-est dal Minnesota fin dentro lo Stato di New York, e contengono dal cinque al dieci per cento di tutta l'acqua dolce del mondo. Sono ricchi di leggende di navi fatte a pezzi negli stretti al di sopra del lago Michigan di improvvise furibonde tempeste, di navi e aerei perduti con tutte le persone a bordo.

Adesso Gourley dice: « C'è un mucchio di cose bizzarre che accadono da queste parti, e ho il materiale per avvalorarlo. Ma non sono in grado di dire come e perché accadano, e non mi vergogno ad ammetterlo, perché c'è gente molto più in gamba di me che ha studiato la faccenda molto più a lungo, ma non ha alcuna risposta all'enigma ».

A. U.

NOTE 10-8-77

La scomparsa di 16 pescherecci in Inghilterra

Triangolo delle Bermuda?

«No, la colpa è dei sottomarini»

ALFIO BERNABEI

UNA 21-9-89

■ LONDRA. La misteriosa scomparsa di sedici pescherecci e dei loro equipaggi ha portato alcuni giornali inglesi a fare dei confronti con il «Triangolo delle Bermuda» e c'è perfino chi ha risvegliato il fantasma della *Mary Celeste*. Questa è la nave da carico che nel 1872 venne ritrovata intatta sulla rotta verso Genova, ma senza nessuna traccia del suo equipaggio, uno dei grandi misteri del mare. A ben vedere nel caso dei pescherecci, il giallo sembra ancora più inspiegabile dato che sono svaniti nel nulla nell'arco di dieci anni e i corpi dei sessantacinque pescatori non sono mai stati ritrovati. La lista che viene tenuta aggiornata dalla Celtic League, sull'isola dell'Uomo, recita con monotonia un po' sinistra: *Galvanor*, scomparso; otto morti; *Ci-*

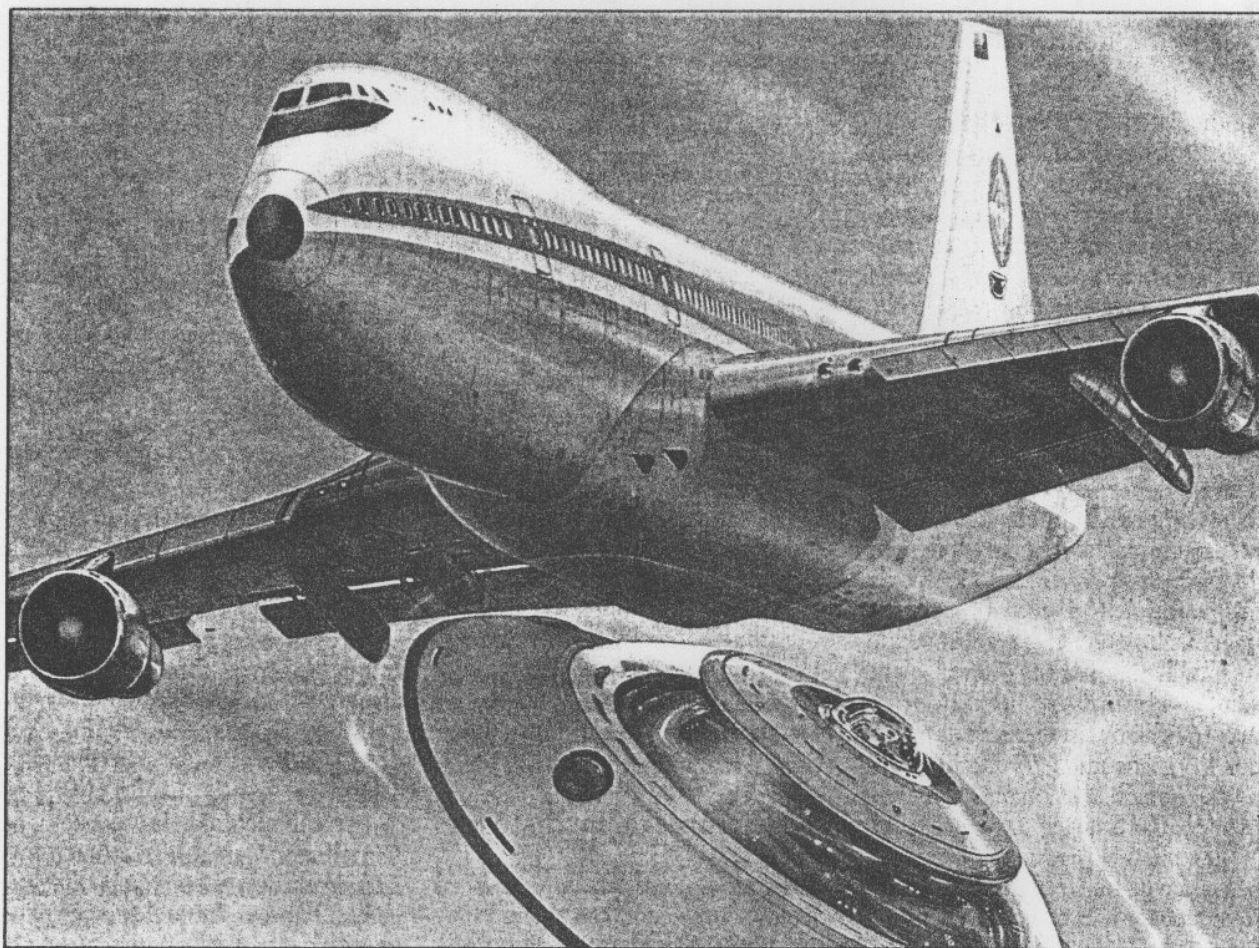
té d'Aleh, scomparso, dieci morti; *South Stack*, scomparso, tre morti, e via di questo passo.

La settimana scorsa, agendo in gran parte dietro pressione delle famiglie delle vittime, dieci parlamentari capeggiati dal laburista George Foulkes e con rappresentanti di ogni partito hanno cominciato ad indagare. Per prima cosa, nonostante il mistero dei pescherecci scomparsi sia indubbiamente molto serio, hanno dovuto rassegnarsi al fatto che sul fenomeno sembra che il governo abbia meno informazioni di quelle che erano per esempio a disposizione di Winston Churchill sui dischi volanti nel 1952.

In questo caso, con le cartelle vuote, i parlamentari hanno cominciato a muovere i

primi passi dell'indagine sui pescherecci proprio in direzione del governo ed hanno bussato alle porte della Royal Navy. Il tratto di mare dove si sono verificate le sparizioni è una specie di viale dei sottomarini. Si infilano giù fra Scozia e Irlanda ed escono a nord della Francia o viceversa. Tranne in alcuni casi in cui i pescherecci sono scomparsi in acque e fondali di mare che escludono la possibilità di sommergibili presenti, sembra che questo «triangolo delle Bermuda» possa essere spiegato solamente dalla presenza di mezzi anfibi che incontrano le reti dei pescatori e trascinano l'involontaria preda e tutto l'equipaggio sul fondo, senza lasciare traccia. I sopravvissuti che hanno testimoniato, pur non avendo visto i sottomarini «killer», accusano il ministero della Difesa. I cinque pescato-

ri che erano a bordo della *Sharelga*, per esempio, hanno descritto una forza che spingeva attaccata alle reti e che dopo dieci miglia di propulsione ha fatto colare a picco l'imbarcazione. Sono stati salvati da colleghi che erano nelle vicinanze. Il ministero della Difesa ufficialmente dice che non è a conoscenza di incidenti causati da sottomarini britannici, ma ammette che nell'area ci sono anche quelli della Nato, soprattutto americani. Naturalmente se le famiglie riuscissero a sapere chi sono i veri responsabili potrebbero chiedere indennizzi anche notevoli. Trovano ingiusto che vengano compensati i familiari di vittime che periscono in incidenti ferroviari o aerei, mentre per questi pescatori che muoiono lontano da occhi indiscreti si parla del «mistero del mare».



Además de los militares, algunos aviones civiles se han visto acosados por Ovnis en las inmediaciones del Triángulo. FOTO ED. UNIV. Y CULT.

19-1
+ 44071

Flight-19

Aviones militares desaparecidos

El presente caso fue uno de los primeros en cuanto a las famosas desapariciones del Triángulo de las Bermudas.

Si bien es un clásico, su importancia se debe a que en él se vieron involucrados pilotos y aviones militares, implicándose en los hechos cinco aparatos a la vez.

El rumbo era desconocido y los instrumentos no funcionaban; la posición era una incógnita

tró una llamada angustiada del teniente Taylor.

—Caso de urgencia, parece que nos hemos desviado de nuestro rumbo. No vemos tierra, repito, no vemos tierra.

—¿Cuál es su posición,? preguntó la base.

—No estamos seguros. Los instrumentos no funcionan. No sabemos dónde nos encontramos exactamente. Creo que nos hemos perdido.

—Pongan rumbo hacia el Oeste. Cambio.

—Ni siquiera sabemos dónde está el Oeste. Todo parece anormal, extraño. No estamos seguros de ninguna dirección. Ni siquiera el mar tiene el aspecto de costumbre. Cambio.

En ese momento el teniente Cox, que efectuaba un vuelo en solitario por los alrededores de Fort Lauder-

wers en un tono angustiado— pero aparece fragmentada. Tengo la seguridad de encontrarme sobre los Cayos (pequeñas islas situadas al Sur de Florida), pero no sé a qué altitud e ignoro cómo llegar a la base.

El teniente Cox les propuso volar en su dirección para reunirse con ellos, sin embargo Taylor le manifestó que se encontraba a 2.300 pies de altura sobre el nivel del mar, pero que no fuera a su encuentro. Cox desobedeció la indicación y en una rápida maniobra se dirigió al encuentro de Taylor, si bien a pesar de encontrarse muy cerca de ellos nunca los volvió a ver, esfumándose en el cielo el Vuelo-19; eran las 16'25 horas del día 5 de diciembre de 1945.

El teniente Taylor pasó entonces el mando al capitán Stevens y de nuevo con este último se restableció la comunicación.

A esa misma hora, en Port Everglades consiguieron establecer contacto de nuevo con Taylor, creyendo que aún sobrevolaba los Cayos de Florida, sin embargo el comandante de guardacostas Richard Baxter, segundo oficial de operaciones en el distrito naval 7 de Miami, que se encontraba próximo al Cabo Walker, a unos 60 kilómetros al norte de la Gran Bahama, declaró en posteriores investigaciones que el radar no captó ninguna señal en la zona ni tampoco pudieron establecer contacto visual. Eran las 19'05 horas.

La últimas comunicaciones recibidas por radio eran muy malas, llenas de interferencias y con ruidos ininteligibles.

Coincidiendo con la hora en que debían de quedarse los aviones sin combustible, en ese momento se interrumpió para siempre el contacto con el Vuelo-19.

A partir de ese momento comienza una de las investigaciones más intrigantes de la historia, cuyas claves aún siguen sin descifrar.

La investigación sin respuesta

El escritor Charles Berlitz, en su libro titulado «Triángulo de las Bermudas», en un apartado, hace incapié a los últimos momentos que transcurrieron en el hecho. Dice: **Todo posible indicio fue investigado.** Primero se pensó que el informe acerca de una llamada roja en tierra, enviado por un avión comercial el mismo día de las desapariciones podía corresponder a una explosión del avión Martin Mariner, que fue enviado en auxilio de los aventureros. Este hecho quedó en reserva con el sello de «top secret» en los expedientes abiertos a tal efecto. Más tarde se descubrió, al mes de haberse

Las últimas comunicaciones que se recibieron eran de muy mala calidad

dale, a través de su radio de a bordo, en la frecuencia de 4.805 kilociclos, oyó una voz preguntando a Powers sobre cuál era la información que indicaba su compás.

—Ignoro dónde nos encontramos. Debemos habernos perdido en el último viraje.

—Aquí el FT-74, avión o navío que esta llamando a Powers, por favor identifiqúese para que alguien pueda ir en su ayuda.

En ese momento Edward Powers se dirigía a Taylor en otro comunicado informándole que sus dos compases también estaban fuera de servicio.

—Sobrevuelo tierra —decía Po-

—No estamos seguros de nuestra posición, debemos encontrarnos a 360 kilómetros al noroeste de la base.

Después de esto tan sólo se pudieron escuchar interferencias de todo tipo, para continuar después diciendo:

—Estamos entrando en las aguas blancas. Estamos perdidos.

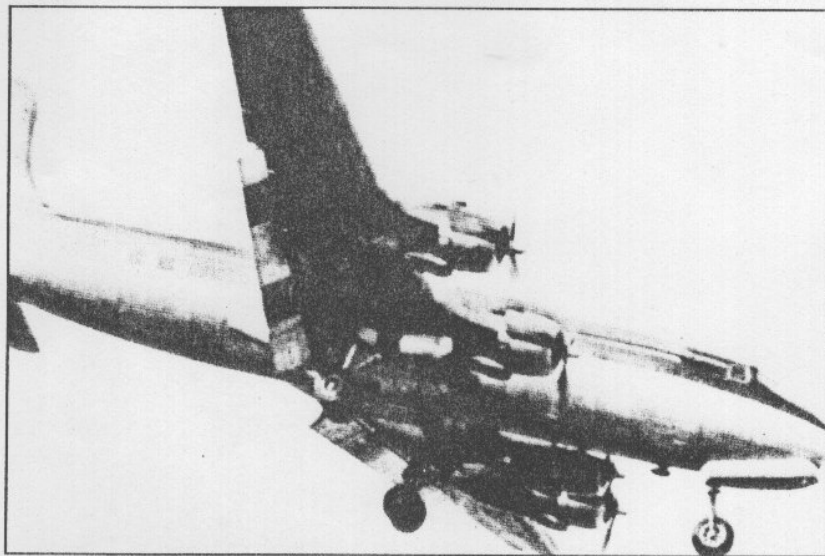
En esa zona ocurre algo muy extraño; tanto, que la profesionalidad a veces no sirve para nada

Se trató de un vuelo rutinario de entrenamiento y acabó en una de las historias más intrigantes sucedidas en este siglo. Envuelto en uno de los mayores misterios, con trágico desenlace incluido a pesar del tiempo transcurrido este caso aún sigue vivo y sin desvelar.

Más de 43 años de investigación abarcan los archivos de tipo confidencial y reservado elaborados por los servicios de inteligencia de la Fuerza Aérea Norteamericana, que denominan «Book Blue», dentro de los cuales existe un «dossier» de iguales características, sobre el caso que estamos desarrollando, que se denomina «Flight-19». En los citados archivos están registrados todos los casos que guardan algún tipo de relación con el tema Ovni, también con las apariciones y desapariciones misteriosas, tanto de personas como de material (principalmente aviones y barcos), así como también trata de agrupar todas las informaciones recogidas de esas fantásticas naves que desarrollan en el cielo increíbles trayectorias, incapaces de ser repetidas por máquinas creadas por el hombre. Además de los posibles contactos con los «seres» que tripulan dichas naves, de todo lo expuesto se encarga el «Book Blue», contando con la colaboración de infinidad de organismos creados para tal fin a lo largo de todo el mundo. Su objetivo fundamental es encontrar una respuesta lógica a los múltiples interrogantes planteados respecto a este delicado tema.

Indagando en la historia y regresando al tema que nos ocupa, supimos que la denominación «Triángulo de las Bermudas» fue creada por el cronista y escritor norteamericano Vicent H. Gaddis, a través de un artículo que publicó en la revista norteamericana «Argosy».

Dicho triángulo abarca las islas de las Bermudas, la costa sur de Cuba, las Barbados y las pequeñas Antillas, y observando a través del mapa co-



Varios aviones como el de la ilustración perdieron todo el contacto con el exterior, acabando por sucumbir en las Bermudas. FOTO ARCHIVO KARMA.7

respondiente se puede apreciar que efectivamente forman un triángulo.

1800: empieza la historia

Oficialmente, desde el año 1800 vienen aconteciendo en dicho lugar todo tipo de hechos misteriosos, como el que tuvo lugar en el mes de agosto de ese mismo año, cuando se produjo la primera —ya oficial— desaparición. Se trató del velero de la marina norteamericana denominado «Insurgent», que fue engullido por una especie de niebla con 340 hombres a bordo y no se pudo encontrar posteriormente, de forma totalmente incomprensible, ningún resto del naufragio.

Después de esta breve exposición respecto del lugar, circunstancias y antecedentes, pasamos a informar sobre los hechos sucedidos el día 5 de diciembre de 1945 en Florida, en cuyas circunstancias se basa el «dossier» elaborado por la Inteligencia Militar Norteamericana, denominado «Flight-19» o traducido al castellano «Vuelo-19». Todo empezó el

día anterior, el 4 de diciembre de 1945, en la base de las Fuerzas Aéreas de Fort Lauderdale (Florida), a las 11.00 horas, cuando el oficial de entrenamiento de la base, teniente Arthur A. Curtis, designó una misión de entrenamiento que consistía en bombardear un núcleo de cemento, colocado previamente para tal ejercicio en un punto que se encontraba un poco al sur de la isla Bikini, en las Bahamas, cerca de las islas Hen y Chicken, a 275 kilómetros de Fort Lauderdale, debiendo dirigirse posteriormente hacia un segundo punto imaginario en el mapa, segundo «way point», que se encontraba rumbo hacia el Norte durante 64 millas, hasta llegar a Cayo Great Sail, al otro lado de las Bahamas y por último el tercer «way point», que consistía en un nuevo cambio de rumbo, en ese caso rumbo Oeste-Suroeste, para regresar de nuevo a la base (Fort Lauderdale).

Después de elaborar el informe de la misión, pasó a designar el personal que la debía realizar, escogiendo a uno de los oficiales de la citada base, en cuya hoja de servicio fi-

Su misión era bombardear un núcleo de cemento

No le apetecía realizar la misión pues tenía un extraño presentimiento

guran más de 2.450 horas de vuelo, de las cuales más de 600 las ha llevado a cabo como instructor y piloto de combate en el Pacífico, destinado en el portaaviones «USS Hancock»; este hombre es el teniente de navío Charles C. Taylor, natural de Corpus Christi, en Texas.

Una vez que el teniente recibió la orden le fue entregado un sobre conteniendo todos los detalles de la misma, tales como el objetivo, «way points» a realizar, tipo de armamento designado para la misión, informe de previsión meteorológica, informe del personal de tierra, sobre el estado de los aviones a utilizar y la relación de los hombres que le acompañarían.

Sentado en la sala de oficiales empezó a leer los nombres escogidos; se trataba del alférez Joseph Bossi, natural de Kansas, teniente de infantería de marina Forrest Gerber, natural de Minesotta, capitán de infantería de marina Edward Powers de Nueva York. Todos le eran conocidos al haber realizado con ellos, en muchas ocasiones, incursiones aéreas sobre la Alemania nazi en los últimos años de la gran guerra.

Su más íntimo amigo y compañero, el capitán George W. Stevens de Missouri, también estaría presente.

Después de conocer al resto de las tripulaciones, fue directamente a la hoja rosa en donde consta el tipo de aparato asignado para la misión; en este caso se trataba de un viejo y seguro conocido en el cual había sido instructor de combate, era el TBM-Avenger, un Grumman triplaza, bombardero-torpedero, cuyas características son las siguientes: dimensiones: envergadura 17'42 mts, longitud 11'89 mts, velocidad máxima 501 km/h a 4.480 mts. de altitud.

Planta motriz: motor radial Pratt y Whitney R-2.800-22, de 2.000 HP. Armamento: 2 ametralladoras de

12'7 mm, 1 ametralladora del calibre 7'62 mm, 1 torpedo y bombas en soporte subalares, con un peso máximo de hasta 900 kilos.

Un trágico día

Después de comer se fue a sus habitaciones y tras descansar acostado en su cama, sin poder dormir, llamó telefónicamente a su madre. Estaba nervioso, circunstancia que fue percibida por su progenitora, y le comunicó que no se sentía con ganas de realizar aquella misión, pues tenía un presentimiento, extremos

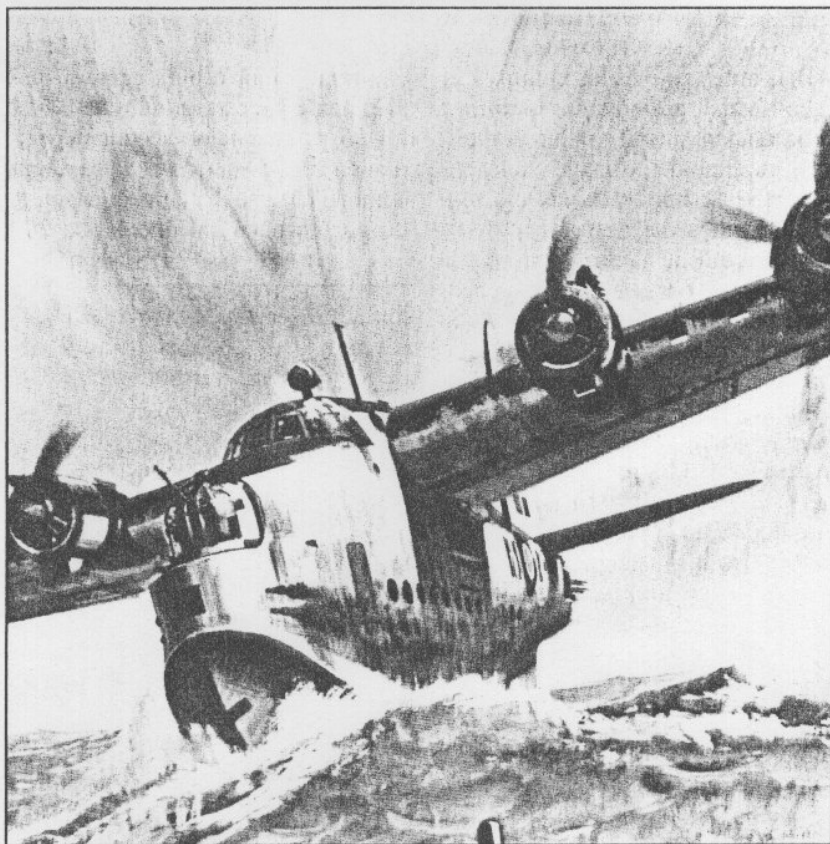
que fueron declarados por la madre al abrirse la primera investigación oficial.

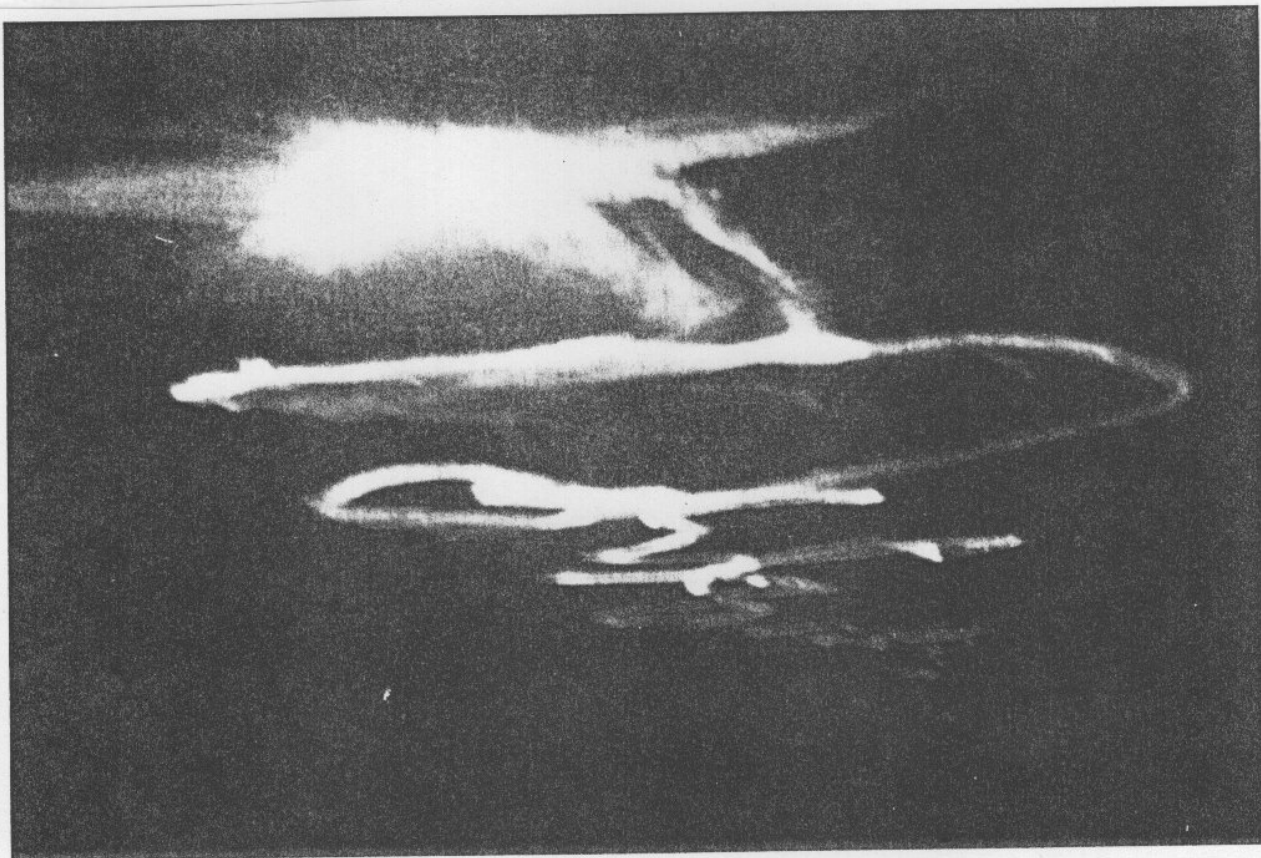
Después avisó a los demás oficiales con los que iba a compartir aquel dramático día, haciéndoles saber la hora en que iban a realizar el último chequeo antes de iniciar la operación.

A las 13'30 horas del día 5 de diciembre de 1945, los cinco oficiales de la patrulla leían el último parte meteorológico que les fue entregado antes del despegue.

Constataba la existencia de vientos de 20 nudos en superficie con algunas ráfagas de hasta 30 nudos y nubes dispersas. Esta información no les intranquilizó, pues el TBM-Avenger estaba preparado para afrontar sin problemas tales condiciones y además existía una larga experiencia con tales aparatos en condiciones similares o peores que así lo confirmaban.

Los aviones pierden el control de sus instrumentos y acaban por caer al mar donde aún no se sabe qué les espera. FOTO ARCHIVO KARMA 7





En ocasiones, luces de increíble colorido parecen surgir del Triángulo. FOTO ARCHIVO KARMA.7

Días antes, uno de los hombres, el cabo Kosnar, pidió que se le librara de la misión, pues ya había cumplido el mínimo de horas de vuelo exigidas. Se le libró del servicio momentos antes del despegue.

El Avenger de Taylor, seguido por los otros cuatro aviones, daba el código de seguridad (IFF) a la torre de control de la base, abría el regulador, incrementaba las revoluciones del motor, liberaba los frenos de las ruedas y empezaba a rodar por la pista de rodadura próxima a los hangares, dirección hacia la de despegue, todo ello seguido por el resto de la patrulla, hasta que enfiló la última pista, parándose en su principio. Aceleró motores al máximo, soltó los frenos de las ruedas, tiró la palanca de alerones hacia atrás y

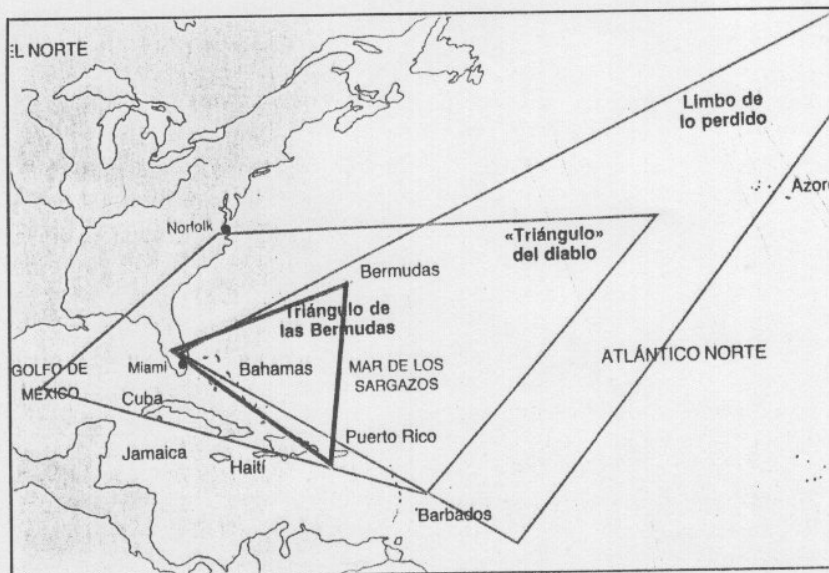
emprendió una rápida carrera que al cabo de pocos segundos se transformó ya en vuelo ascendente, pudiendo ver por detrás de la carlinga cómo la base se iba empequeñeciendo poco a poco, tal que se iba ale-

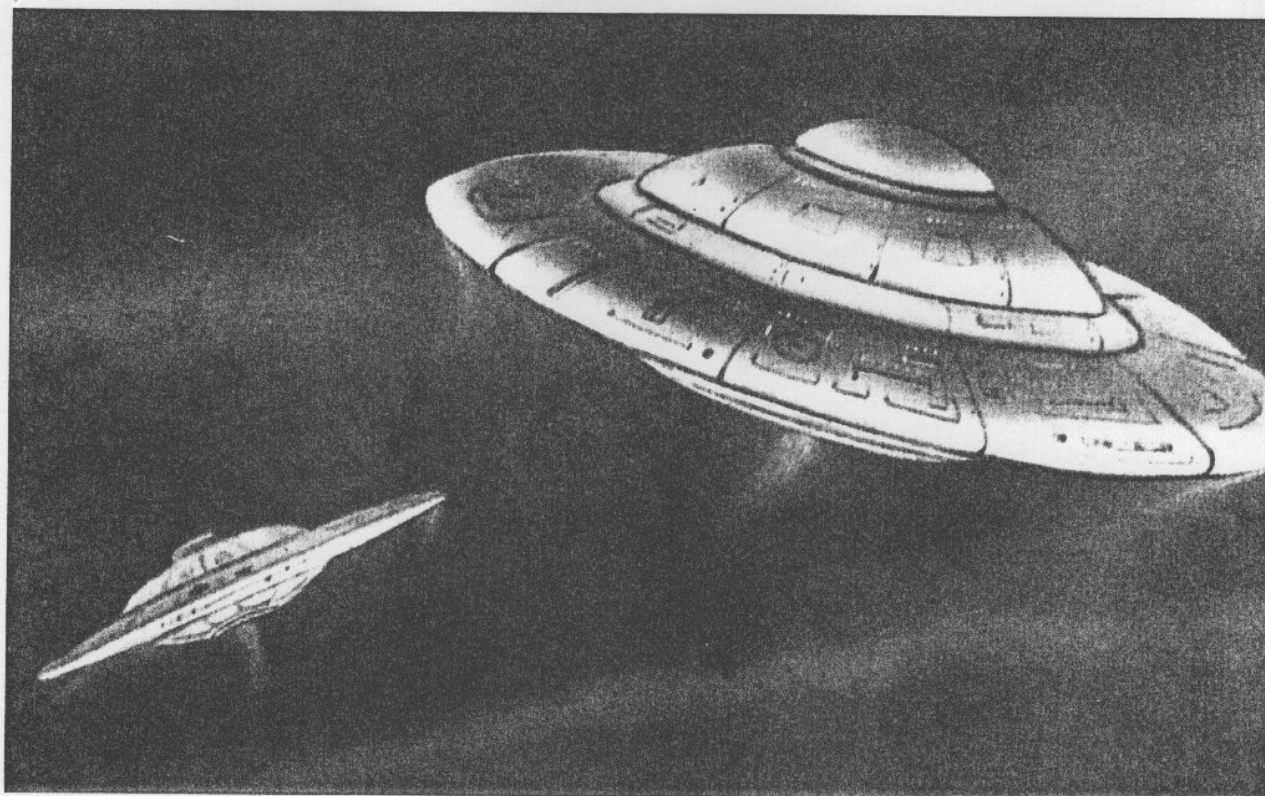
jando. Nunca más volvería a verla ni tampoco volvería a regresar de aquella misión.

En manos del destino

A las 15'45 horas, el oficial encargado de las transmisiones en la base aeronaval de Banana River regis-

En la ilustración, localización geográfica del Triángulo de las Bermudas, uno de los doce que hay en el mundo. FOTO ARCHIVO KARMA.7





Aunque muchos autores adjudican la fuerza del Triángulo a campos energéticos, una gran mayoría se decanta por la intervención Ovní. FOTO ARCHIVO KARMA.7

cerrado por primera vez las investigaciones, siendo posteriormente desmentido.

Lo aparentemente curioso es que en ningún momento se hubiese recibido ni por parte del Vuelo-19 ni del avión de rescate ningún tipo de llamada de socorro. En cuanto a posibles amarajes forzosos, cabe destacar que los Avengers, por sus características aerodinámicas, podían po-

sarse con suma suavidad en el fondo del mar y disponían inclusive de noventa segundos durante los cuales el aparato se mantenía a flote, empezando posteriormente a sumergirse dentro del mar de forma lenta. Las tripulaciones estaban entrenadas para en dichos casos abandonar la nave en menos de 60 segundos, teniendo a tal efecto botes salvavidas colocados en la parte exterior de las

alas, por lo que en caso de amaraje forzoso los botes hubieran quedado flotando y habrían sido avistados en la primera fase de la operación rescate.

Por todo lo expuesto, en esa zona denominada «Triángulo de las Bermudas» queda patente que ocurre algo verdaderamente extraño. Hasta la actualidad no han podido ser esclarecidos, a pesar de las distintas y poco convincentes explicaciones oficiales que se han dado en cada uno de ellos, ninguno de los casos allí acaecidos, ni tan siquiera el aquí expuesto./K.7

H-12-1885

L-FIORNALE-DI-NAPOLI

in corrispondenza di un ucraino di guerra

Cinque aerei della Marina militare americana tipo «TBM Avengers» partiti dalla base aeronavale di Fort Lauderdale il 3 dicembre di quarant'anni fa scomparvero, con l'aereo «Martin Mariner» inviato a soccorrerli, in un vasto specchio d'acqua dell'Atlantico occidentale al largo delle coste sudorientali degli Stati Uniti da allora passato alla storia come «triangolo maledetto» o «triangolo delle Bermude». I vertici di questo triangolo partono dall'arcipelago delle Bermude, a Nord, passano dalla Florida meridionale, a Ovest, toccano le Bahamas e Puert Rico per risalire fino alle Bermude. Da allora ad oggi, oltre mille tra navi e aerei sono scomparsi in quel triangolo dell'oceano provocando più di mille morti.

Nulla fu ritrovato di quella prima tragedia, nemmeno il più piccolo rottame. E l'aspetto più incredibile di questa vicenda, che interessò tecnici militari, oceanografi, studiosi di fenomeni «psi» e anche di ufologia. Eppure gli aerei erano dotati di battelli e i piloti di paracadute. A chiamare «triangolo» quello specchio d'acqua fu uno studioso di problemi oceanografici, Vincent Gaddis; e le ipotesi che vorrebbero spiegare il mistero del triangolo sul quale

sono stati scritti centinaia di articoli e decine di libri (e girati film e sceneggiati televisivi) sono molte, senza che nessuna riesca a spiegarlo.

La squadriglia 19 scomparsa quarant'anni fa aveva un equipaggio di cinque ufficiali piloti uno dei quali, il tenente Charles Taylor fungeva da comandante, e nove avieri, due per ognuno dei cinque aerei. Mancava quindi il decimo aviere che, all'ultimo momento, ebbe una premonizione, chiese di rimanere a terra e non fu sostituito. Fu proprio Taylor a segnalare tra le 15,15 e le 15,30 alla torre di controllo della base che le due bussole di tutti gli aerei erano impazzite, i piloti avevano perduto la rotta e la terza non era più visibile. Poco dopo le 16 l'ultimo messaggio di un altro ufficiale pilota, certo Silver: «Stiamo entrando nell'acqua bianca, siamo completamente smarriti». La torre ricevette anche l'ultimo messaggio del pilota del «Martin Mariner», inviato in soccorso. Diceva di essere sulla zona e c'erano forti venti al di sopra dei 1.800 metri.

La prima nave oggetto di una misteriosa vicenda in quel triangolo fu la «Rosalie». Era l'anno 1840 e la nave francese fu ritrovata con le vele spiegate, il carico intatto ma senza nessun

membro dell'equipaggio a bordo. Da allora, altre navi scomparvero nel nulla.

Si diceva delle ipotesi. Quelle più accreditate sono cinque. La prima vorrebbe responsabile delle sciagure la corrente del golfo, ma è evidente che essa spiegherebbe solo i naufragi di navi ma non la scomparsa di aerei. La seconda, particolari e peculiari caratteristiche magnetiche della zona del tutto anomale e indipendenti dal magnetismo terrestre; ma è evidente che se essa spiega l'impazzire delle bussole di aerei e navi, senza la concausa di una violenta tempesta d'aria e marina, non spiega le scomparse di aerei e di navi. La terza, una grande forza d'attrazione del fondo marino di quella zona in grado di rischiare creando vortici, navi e aerei. E certamente l'ipotesi più incredibile poiché non è facile credere ad una forza situata nel fondo del triangolo marino capace di innalzarsi fino a quota oltre i mille metri per risucchiare aerei. La quarta tira in ballo quarta dimensione, scivola e parla di una «finestra» aperta in quella zona su una quarta dimensione, attraverso la quale navi e aerei s'infilerebbero scomparendo per sempre. Infine un'altra ipotesi, quella ufologica una base extraterrestre per catturare «campioni terrestri».

SONO STATI DISTRUTTI DAI DISCHI VOLANTI?



L'enigma più misterioso in tutta la storia dell'aviazione

Dopo sedici anni è ancora aperta l'inchiesta sulla inesplicabile sparizione contemporanea di sei aerei americani partiti per un'esercitazione pacifica da una base della Florida

L'ultima guerra e il periodo che immediatamente la seguì sono pieni di enigmi aerei. Vellivoli che sorvolarono oceani o zone selvagge sparirono senza lasciare traccia di sé.

Soltanto di pochi, è questo il caso degli apparecchi rinvenuti recentemente tra le montagne inesplorate della Nuova Guinea e nel deserto libico, si sono potuti trovare i resti; degli altri, non si è riusciti a sapere più niente.

Ma di tutti i misteri che la storia ha registrato, il più appassionante è quello dei sei aerei che sparirono misteriosamente in un solo giorno a non grande distanza dalla base da cui erano decollati.

Dopo sedici anni, l'U.S. Air Force (l'aviazione americana) non ha ancora archiviato la pratica che li riguarda e per quanto sui documenti conservati negli uffici di Washington e di Fort Lauderdale si stia formando uno strato di polvere, ci sono molti

i quali credono che l'enigma possa ancora trovare una spiegazione. Ed ecco i fatti.

In un limpido e freddo pomeriggio d'inverno, cinque bombardieri 'T.B.M. Avenger' partirono per una missione di volo che li avrebbe portati a non più di 160 chilometri dalla base, e persero ben presto ogni contatto radio. Nel giro di poche ore un sesto aereo fu mandato alla loro ricerca ma anch'esso scomparve.

Era il 5 dicembre del 1945. Oggi, dopo tanto tempo, il caso dei sei apparecchi scomparsi appare più enigmatico che mai. Sono state promosse inchieste: un ufficiale è stato condannato, 'in contumacia', e poi assolto, e ancora nessuno sa che sia accaduto agli aerei.

La tragedia cominciò dalla base aeronavale di Fort Lauderdale, nella Florida, da cui i cinque 'Avengers' decollarono.

La visibilità quel giorno era perfetta; il sole della Florida splendeva sugli apparecchi di recente revisionati: alle 14 e 10 cinque ufficiali, tutti con esperienza di guerra, e nove uomini di equipaggio, partirono per un volo di addestramento normale tra la costa orientale della Florida e le isole Bahamas. Il volo doveva durare due ore. Il ritorno degli apparecchi era previsto per le 16,15 di quello stesso pomeriggio.

La temperatura era di diciotto gradi centigradi, un po' fredda, per la Florida, in quella stagione, ma ideale per il volo. Soffriva una leggera brezza, con velocità di dieci chilometri orari, non tale quindi da preoccupare. Per ottanta minuti i cinque bombardieri volarono in formazione ad ala. Poi l'ufficiale radiotelegrafista di Fort Lauderdale ricevette un laconico messaggio dal comandante della squadriglia: « Non sono affatto sicuro della posizione » comunicò.

In breve il campo fu in subbuglio.

Il radar non riusciva a localizzare i cinque dispersi e ripetuti appelli non ottennero risposta. Messi in allarme il servizio guardacostiero, le radio-stazioni e le basi navali, il marconista di Fort Lauderdale continuò a 'chiamare' gli aerei, ma invano.

Un'ora e quaranta minuti dopo l'ultimo contatto, gli ufficiali, che in ansia attendevano notizie, captarono un messaggio: « Abbiamo individuato la nostra posizione — comunico il comandante della squadriglia. — Siamo a settantacinque miglia (120 chilometri) dalla base aeronavale di Banana River, cioè a 225 miglia (360 chilometri) a Nord-Est di Fort Lauderdale ».

Poi la voce si abbassò e le ultime parole furono coperte da rumori. Da Nord-Est giunse un *flash*: « Im-

Segue alla pagina 20

si distingue al tatto



Seguito
dalla pag. 19

L'enigma più misterioso in tutta la storia dell'aviazione



TBM - AVENGER
Bombardiere antisommergibili



Il Martin PBM - MARINER
Anfibio da ricognizione

possibile localizzare i vostri aerei sul nostro radar. Venti della velocità di centoventi chilometri orari e di furia ciclonica. Cerchiamo di rintracciare i vostri uomini per radio. Quanto carburante hanno?

Il marconista rispose: « Gli aerei hanno carburante ancora per una settimana di minuti. Cercate di rintracciarli per radar ».

Alcuni minuti dopo agli uomini in ascolto nel locale radio, pervenne il messaggio: « Impossibile localizzare i vostri aerei al radar. Sono fuori del nostro angolo. Chiedete Marina di mandare aerei per individuare e riferire ».

Un radiosegnale era già stato trasmesso alla Marina e si approntò un "PBM Mariner" (anfibio), equipaggiato con i mezzi più moderni per i salvataggi aerea. Formavano l'equipaggio due primi tenenti, tre sottotenenti e otto uomini. Due minuti dopo l'aereo spiccava il volo verso Nord-Est.

Il panico stava diffondendosi a Fort Lauderdale, ora. Non erano stati segnalati incidenti: gli aerei non avevano incontrato ostacoli. Perché, allora, non rispondevano alla radio e non si mettevano in contatto così da poter essere guidati alla base più vicina, se si trovavano in difficoltà?

Ma la radio a Fort Lauderdale taceva e quando l'ufficiale RFI della Marina cominciò a chiamare il "Martin Mariner" non ebbe risposta.

Gli schermi radar erano bianchi, non segnalavano né i cinque bombardieri né l'aereo partito alla loro ricerca. E la radio rimaneva silenziosa.

Non appena trapelò la notizia degli aerei scomparsi la gente accorse alle basi per sapere qualcosa dei dispersi. Ai quartieri uomini dei bombardieri si aggruppavano i tredici del "Mariner".

Si trasmisero segnalazioni a tutti i posti della Florida orientale. Agenti di polizia ricevettero istruzioni per mettersi in

Si pensò che gli aerei, sulla via del ritorno, si fossero spinti verso l'interno e fossero caduti nelle paludi della Florida. Ma gli apparecchi, volando sulla terraferma, dove c'erano tante città e tanti villaggi, sarebbero stati visti o sentiti.

Pu seguita e controllata una pista indicata da ufficiali del mercantile "Gaines Mills", i quali avevano affermato di aver sentito uno scoppio e visto qualcosa di simile a un aereo precipitare in mare, proprio verso le 19 e 30 del giorno in cui erano scomparsi i cinque bombardieri. Ma a quell'ora gli "Avengers" non potevano essere più in volo, per mancanza di carburante. L'esplosione era avvenuta a 250 miglia (400 chilometri) da Fort Lauderdale e a dieci miglia a Sud-Est di Daytona Beach: si trattava forse del "Mariner" che aveva abbastanza carburante per tenersi in aria fino alle 19 e 30? Si frugò a lungo lo specchio d'acqua ma anche stavolta senza fortuna.

Condanna e riabilitazione

Quando, una settimana più tardi, le ricerche furono abbandonate, i comandi della Marina e dell'Aviazione comunicarono di avere rastrellato una superficie di quasi un milione di chilometri quadrati. Gli aerei impiegati avevano compiuto 930 voli per complessive quattromila ore. Infine si diede ordine a tutte le navi e a tutti gli aerei che incrociavano per quelle acque di segnalare la presenza di relitti e possibilmente di raccoglierli. Ne furono trovati parecchi: ma nessuno apparteneva agli aerei scomparsi.

Le autorità cercarono di ricostruire la tragedia e di individuare le cause che l'avevano provocata. Trascurato il caso del "Mariner" la cui perdita poteva essere attribuita a un'esplosione, si concentrò ogni attenzione sulla scomparsa dei cinque bombardieri. Come avevano potuto precipitare tutti e cinque nello stesso tempo? Fu scartata l'ipotesi di una collisi-

difficoltà? Ma la radio a Fort Lauderdale taceva e quando l'ufficiale RT della Marina cominciò a chiamare il 'Martin Mariner' non ebbe risposta.

Gli schermi radar erano bianchi, non segnalavano né i cinque bombardieri né l'aereo partito alla loro ricerca. E la radio rimaneva silenziosa.

Non appena trapelò la notizia degli aerei scomparsi la gente accorse alle basi per sapere qualcosa dei dispersi. Ai quattordici uomini dei bombardieri si aggiunsero i tredici del 'Mariner'.

Si trasmisero segnalazioni a tutti i posti della Florida orientale. Agenti di polizia ricevettero istruzioni per mettersi in ascolto e riferire su eventuali passaggi di aerei. Uguali segnalazioni furono trasmesse alle unità della Marina da guerra o ai mercantili in navigazione al largo della Florida.

Nessuno immaginava che sei aerei potessero scomparire così. Uno, forse, sì; due magari; ma sei no. Impossibile. Nessuno degli uomini degli aeroporti dove gli apparecchi erano attesi per il rifornimento pensava, nemmeno lontanamente, che potesse essere accaduto qualcosa.

Non ci sono più speranze

La speranza che gli aerei fossero ancora in volo svanì dopo il tramonto. Un ufficiale superiore disse: «Adesso nessuno di loro ha più carburante. Sono costretti a scendere in un punto qualsiasi. Ma non c'è da temere alcun pericolo. Il 'Mariner' e gli 'Avengers' sono in grado di tenere il mare e se scendono in oceano non cadrà loro nulla».

Quando, il mattino dopo, riapparve il sole tutte le navi che si trovarono entro un raggio di 370 chilometri dalla costa della Florida, furono messe in stato di allarme. Speciali squadre di soccorso partirono su aerei o su imbarcazioni. Ahimè! Il caso dei sei aerei diventava sempre più enigmatico. Nessuno aveva visto o sentito gli apparecchi.

Dalle Bahamas partirono unità della Marina da guerra, i pescherecci tolsero le reti e tutti si misero alla ricerca degli aerei o dei loro relitti o di qualcosa che potesse indicare com'era accaduto ma non fu trovato nulla.

Alla flotta già mobilitata si unì la portaerei 'Solomons' con trenta apparecchi. Gli aerei, più di trecentocinquanta, compresi i trecento decollati dagli aeroporti della Florida, si spinsero sull'Atlantico raggiungendo alcuni perfino cinquecento miglia (800 chilometri) a Est, ma senza nessun risultato. La visibilità era perfetta; il mare, dopo un breve, violento, uragano, era tornato calmo.

Si studiarono le correnti marine, la direzione dei venti per stabilire verso dove gli apparecchi o i canotti con i superstiti avessero potuto andare alla deriva, ammasso il caso di un ammaraggio. Un aereo si portò fin oltre quattrocento miglia (640 chilometri) a Nord.

**in purissima lana
calda
morbida
aderente**

Controlli di qualità

Una serie continua di prove meccaniche durante la lavorazione, controlla la trama della maglia, la durata, la sua elasticità e la costanza nel tempo di queste caratteristiche.

Il taglio e la finitura sono oggetto di particolare attenzione, capo per capo.

Uno stabilimento è attrezzato appositamente con impianti e personale specializzato per creare il taglio più moderno e funzionale e la finitura più adatta, più fine, più pratica. Garantiti e sicuri della qualità chiedete Cagi nel vostro negozio di fiducia. Nella vasta gamma di modelli della Maglieria Cagi troverete sempre il capo di vostro gusto.

Garanzia Cagi

Cagi garantisce i controlli di qualità eseguiti su ogni singolo capo.

Thm



SI RICONOSCE A COLPO D'OCCHIO

MAGLIERIA

cagi

Corpo uomo
in tre diversi pesi

**L. 3.100
L. 3.800
L. 4.600**

Mutande uomo
in tre diversi pesi

**L. 3.100
L. 3.800
L. 4.600**

quasi un milione di chilometri quadrati. Gli aerei impiegati avevano compiuto 930 voli per complessive quattromila ore. Infine si diede ordine a tutte le navi e a tutti gli aerei che incrociavano per quelle acque di segnalare la presenza di relitti e possibilmente di raccogliarli. Ne furono trovati parecchi; ma nessuno apparteneva agli aerei scomparsi.

Le autorità cercarono di ricostruire la tragedia e di intuire le cause che l'avevano provocata. Trascurato il caso del 'Mariner' la cui perdita poteva essere attribuita a un'esplosione, si concentrò ogni attenzione sulla scomparsa dei cinque bombardieri. Come avevano potuto precipitare tutti e cinque nello stesso tempo? Fu scartata l'ipotesi di una collisione in massa per il fatto che era semplicemente impossibile e che in ogni caso si sarebbero rinvenuti i rottami.

La decisione finale può essere sintetizzata press'a poco così: «Gli apparecchi sono andati incontro alla loro distruzione». Ma come questa distruzione si sia compiuta non è detto.

La commissione d'inchiesta concluse che l'istruttore era incorso in un errore e che a lui si doveva attribuire la responsabilità del disastro. Negli atti la commissione stessa affermò che «l'istruttore soffrì di una temporanea confusione mentale e perciò era colpevole di un errore».

Il capitano W. C. Wingard del centro di addestramento di Jacksonville così commentò il responso: «I membri della commissione navale d'inchiesta non sono stati capaci nemmeno di indovinare quel che era avvenuto».

La madre dell'istruttore disperso, che era stato ritenuto responsabile della catastrofe, Mrs. Katharine Taylor si ribellò al giudizio, emesso senza prove. Scrisse un migliaio di lettere, spese un centinaio di dollari, bussò a molte porte di Washington e riuscì a ottenere che il caso del figlio fosse riesaminato da una commissione di appello. Passarono due anni prima che il ricorso della Taylor fosse discusso. La commissione riabilitò la memoria dell'istruttore affermando che in mancanza di prove non c'era nulla che potesse dimostrare che il Taylor avesse qualche responsabilità nel disastro dei cinque bombardieri.

Con ciò il capitolo degli 'Avengers' e del 'Mariner' scomparso non si chiuse. L'inchiesta continuò e continua ma finora non è giunta a nessuna conclusione positiva. C'è stato anche qualcuno che ha sollevato l'ipotesi, ma il comando non l'ha presa in seria considerazione, che gli aerei si siano scontrati con i misteriosi dischi volanti.

Qualche settimana fa un funzionario del Ministero della Marina dichiarò: «Il caso ufficialmente non è ancora chiuso; ma non ci sono pervenute nuove informazioni sulla perdita dei cinque bombardieri e del 'Mariner'». Negli annali dell'aviazione quello dei sei aerei è registrato come il più grande e il più impressionante enigma di ogni tempo.

Bill Wharton

Ricerche nel Nevada di tre aerei scomparsi nel «triangolo della brughiera»

LAS VEGAS — Circa 50 aerei e 350 uomini hanno partecipato ieri alle ricerche di tre piccoli aerei scomparsi misteriosamente nel giro di cinque giorni in una stessa zona a nord-ovest di Las Vegas.

Contemporaneamente, il comando della base aerea di Nellis ha annunciato di avere vietato il volo di tutti i suoi aerei del tipo «Oawssn» in quanto due di questi aerei da ricognizione sono tra i tre aerei dispersi. Un portavoce della base di Nellis ha detto che è possibile che qualcosa negli aerei dispersi non vada bene ed ha aggiunto che non si hanno indizi su ciò che è accaduto agli aerei dispersi.

Il primo aereo è scomparso lunedì scorso poco dopo il decollo da Nellis durante un normale volo di addestramento. Giovedì scorso un aereo civile «Piper Cherokee» a bordo del quale un colonnello dell'aeronautica e il figlio stavano compiendo un volo privato. Venerdì scorso un secondo aereo militare è scomparso mentre partecipava alle ricerche del primo aereo.

I rottami dei tre aerei scomparsi nel giro di cinque giorni, sono stati ritrovati in una zona a circa 65 chilometri a nord-ovest di Las Vegas che è stata battezzata «triangolo della Brughiera» per analogia con il «triangolo delle Bermuda», tristemente famoso per le misteriose sparizioni di navi e aerei. Nulla si sa della sorte dei due uomini di equipaggio del primo aereo scomparso, un aereo militare del tipo «O-2 Snymaster» che era munito di razzi al fosforo i quali in seguito all'urto si sono sparsi sulla zona circostante. Finché infatti i razzi non saranno disarmati.

Le squadre di soccorso non potranno avvicinarsi ai rottami intorno ai quali è stato istituito un cordone di sicurezza. Sono invece morti i due uomini di equipaggio del secondo aereo militare inviato alla ricerca del primo.

E' sopravvissuto invece, il colonnello dell'aeronautica che era a bordo del «Piper Cherokee» insieme al figlio di cui però non è stata trovata traccia.

GAZZETTA DEL LUNEDÌ

Lunedì 6 Febbraio 1972